STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 2854
30 januari
2015

Haarlemmermeer - verkeersbesluit –Hoofddorp, Toolenburg



Onderwerp: a anvullende maatregelen voorrangssituatie s hoofdstructuur Toolenburg

N ummer : 2015/ 084287

Gelet op het volgende:

- Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- De Algemene wet bestuursrecht (Awb) vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 van de Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 van de Awb dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- Artikel 21 van het BABW bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:

1. In eerste instantie:
   a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
   b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
   c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
   d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

2. In tweede instantie ook voor:
   a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
   b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
      - Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van het betrokken regionaal politiekorps.
      - De vermelde wegen, met uitzondering van een gedeelte van de Aalsmeerderdijk, zijn in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente Haarlemmermeer. Het gedeelte van de Aalsmeerderdijk, dat haaks aansluit op de hoofdweg Aalsmeerderdijk, is eigendom van het Waterschap en wordt beheerd door eigenaren van aanliggende percelen.
      - Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings- en volmachtsbesluit Haarlemmermeer 2013 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de teammanager Beheer Openbare Ruimte, of diens vervanger. Met ingang van 1 februari 2013, bij de herindeling van de cluster Beheer en Onderhoud, is dit ondermandaat overgegaan naar de teammanager Wegen, Water en Verkeer. De maatregelen vallen onder dit mandaat.

Overwegingen en motivatie

Op 6 juni 2014 is het verkeersbesluit uitbreiding 30km/h zone en aanpassen voorrangssituaties in Toolenburg genomen als onderdeel van het project 30km Toolenburg vanuit het uitvoeringsprogramma van het Deltaplan Bereikbaarheid (verkeersbesluit 2014/074766).

Alle wegen in Toolenburg, met uitzondering van de busbanen en Altenburg, zijn nu onderdeel van één 30km/h zone. Op de erftoegangswegen binnen de 30km/h zone liggen gelijkwaardige kruisingen, met uitzondering van de fietsoversteken die uit de voorrang zijn (gehaald). De wegen van de hoofdstructuur van de wijk (Maria Tesselschadelaan, Haya van Somerensingel, Reina Prinsen Geerlingsdreef, Lunenburgdreef en Frankenburgsingel) zijn conform de Wegcategorisering 2011 in 2014 als 'gebiedsontsluitingsweg 30km/h of te wel GOW 30 aangeduid en ingericht. Deze GOW30 wegen liggen in de voorrang en hebben snelheidsremmende maatregelen nabij de kruisingen en oversteeklocaties.

Binnen de 30km/h zone, zijn enkele keuzes gemaakt die afwijken van de standaard richtlijnen:

- Vanuit de wens om het aantal borden te beperken, zijn bij de nieuwe voorrangskruisingen geen voorrangsborden (B3, B4 of B5 RVV 1990) geplaatst voor het verkeer in de voorrang. Hierbij was de gedachte dat de voorrangssituatie alleen voor de weggebruikers die voorrang moeten verlenen, direct is aangegeven. Het overige verkeer kan de voorrangssituatie aan de voorrangsborden en haaientanden op de zijwegen aflezen.
- Om de voorrang voor het langzaam verkeer te benadrukken, zijn de fietsoversteken op de inritconstructies van haaientanden voorzien en is de voetgangersoversteekplaats met markering aangeduid. Deze extra tekens zijn niet noodzakelijk, vanwege de regel dat op een inritconstructie aan al het verkeer voorrang verleend moet worden.
- In de versmalling is geen voorrangssituatie ingesteld, zodat verkeer samen moet bepalen wie als eerste kan passeren.

In de praktijk blijken sommige voorrangssituaties onvoldoende duidelijk of is de bebording niet uniform toegepast. Dit brengt verkeersonveiligheid met zich mee. De wijkraad van Toolenburg heeft het verzoek gedaan om de voorrang te verduidelijken of alsnog te regelen en de achterwege gelaten borden alsnog te plaatsen. Het betreft de volgende situaties:

- Op de hoofdstructuur van Toolenburg zijn bij de nieuwe voorrangskruisingen op de Maria Tesselschadelaan en Haya van Somerensingel borden achterwege gelaten, die bij de oorspronkelijke voorrangskruisingen wel stonden. Het gebrek aan uniformiteit in de toepassing van voorrangsborden geeft onduidelijkheid bij de weggebruikers.
- De voorrangssituaties bij de inritconstructies zijn door toepassing van haaientanden onduidelijk. Voor verkeer moet duidelijk zijn dat niet alleen aan de voetgangers en fietsers, maar ook aan het doorgaande verkeer op de hoofdstructuur voorrang verleend moet worden.
- Het ontbreken van voorrang bij de versmalling op de Haya van Somerensingel bij de Aletta Jacobsdreef geeft in de praktijk problemen.
- De combinatie van het verlenen van voorrang bij de versmalling en vervolgens aan het verkeer van rechts op de Redenburgsingel, blijkt lastig mede doordat geparkeerde voertuigen het zicht belemmeren.
- Verkeer op de doorgaande route van Markenburg neemt voorrang op verkeer van rechts vanaf de parkeerterreinen. De gelijkwaardige kruisingen in het verblijfsgebied geven verwarring, aangezien de meeste weggebruikers denken dat verkeer vanaf een parkeerterrein voorrang moeten verlenen.

De maatregelen zijn ter verbetering van de verkeersveiligheid voor name de overstekende voetgangers en fietsers en de leefbaarheid voor aanwonenden.

Maatregelen, bebording en belijning

Voor de volgende maatregelen moet een aanvullend besluit worden genomen:

(1) Instellen van voorrangssituaties op het Markenburg, zodat verkeer dat de parkeerterreinen verlaat voorrang moet verlenen aan het verkeer op de doorgaande route. Hiervoor worden borden B6 RVV 1990 en haaientanden conform artikel 80 RVV 1990 aangebracht op de zijwegen die toegang bieden tot de parkeerterreinen naast nr. 117/tegenover Lunenburg 40, tegenover nr. 123, 125 en 143 (2x) en de laatste zijweg voor de kruising met de Reina Prinsen Geerlingsdreef/Lunenburgdreef.

(2) Instellen van een voorrangssituatie bij de versmalling op de Haya van Somerensingel nabij de kruising met de Aletta Jacobsdreef, zodat verkeer vanaf het zuiden/ Maria Tesselschadelaan voorrang moet verlenen aan het verkeer vanaf het noorden/de busbaan. Hiervoor worden borden F5 en F6 RVV 1990 bij de versmalling geplaatst.

(3) Instellen van een voorrangssituatie op de kruising Redenburgsingel-Manenburgdreef, zodat verkeer vanaf het Markenburg voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Redenburgsingel. Hiervoor wordt bord B6 RVV 1990 geplaatst op de Manenburgdreef bij de kruising met de Redenburgsingel.



(4) Aanleggen van een voetgangersoversteekplaats in de versmalling op de Redenburgsingel, zodat overstekende voetgangers van en naar de Manenburgdreef voorrang krijgen. Hiervoor wordt markering aangebracht zoals bedoeld in art. 49 RVV 1990, conform de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens en borden L2 RVV 1990 op de Redenburgsingel in de versmalling bij de Manenburgdreef.

(5) Instellen van eenrichtingsverkeer in de parkeerlus op het Markenburg (voor de chinees), zodat verkeer vanaf het noorden erin en vanaf het zuiden eruit moet. Dit sluit beter aan bij de praktijk. Hiervoor worden borden C2 en C3 RVV 1990 geplaatst op de zijwegen van Markenburg in de parkeerlus tussen Markenburg 145 en Lunenburgdreef.

Voor de volgende maatregelen is geen aanvullend besluit nodig:

(1) Verduidelijken van de voorrang van de Maria Tesselschadelaan en de Haya van Somerensingel op de zijwegen, waar al een voorrangsregeling is ingesteld. Hiervoor worden de borden B4 en B5 RVV 1990 geplaatst bij de voorrangskruisingen van de Maria Tesselschadelaan en de Haya van Somerensingel met de Annie Romeinstraat, Aagje Dekenstraat, Cora van Eycksingel, Top Naeffstraat, Maria Rutgerslaan en Aletta Jacobsdreef.

(2) Verduidelijken van de voorrang voor het doorgaande verkeer bij de inritconstructies, waar al een voorrangsregeling geldt. Hiervoor worden haaientanden conform artikel 80 RVV 1990 voor de inritblokken van de Caro van Eycksingel naar de Maria Tesselschadelaan, Haya van Somerensingel en Markenburg naar de Reina Prinsen Geerlingsdreef en de Markenburg en Redenburgsingel naar de Lunenburgdreef geplaatst.

(3) Plaatsen van een waarschuwingsbord bij de eenzijdige versmalling op de Haya van Somerensingel tussen de Maria Rutgerslaan en Marge Klompésingel.

De aan te brengen bebording staat aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer 2014-007-011 A d.d. 9 januari 2015.

Motivering Wegenverkeerswet 1994:

Motivatie van de maatregel geschiedt uit het oogpunt van:

- Artikel 1a van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Artikel 1b van de Wvw 1994, het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Artikel 1c van de Wvw 1994, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- Artikel 2a van de Wvw 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- Artikel 2b van de Wvw 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Door de maatrelen wordt een van de belangen genoemd in de Wvw 1994 geschaad, namelijk de vrijheid van het verkeer (artikel 1d) door het instellen van de voorrangssituaties en het eenrichtingsverkeer. Dit belang achten wij minder zwaarwegend dan de overige belangen.

Belangenafweging

Bewoners

De maatregelen hebben een positief effect voor bewoners, daar de aanvullende maatregelen meer duidelijkheid geven door het formaliseren van het huidige officieuze verkeersgedrag.

(Doorgaand) verkeer

Negatief effect, daar (bestemmings-)verkeer vanaf de zijwegen voorrang moet gaan verlenen en het eenrichtingsverkeer moet volgen.

Positief effect, daar de aanvullende maatregelen meer duidelijkheid geven door het formaliseren van het huidige officieuze verkeersgedrag.

Parkeerders

Negatief effect, daar verkeer vanaf de parkeerterreinen nu voorrang moet verlenen aan het doorgaande verkeer op het Markenburg.

Positief effect, daar de voorrangs- en verdere verkeerssituaties op en vanaf de parkeerterreinen nu duidelijk zijn.

L angzaam verkeer

De maatregel hebben een positief effect voor langzaam verkeer, omdat het oversteken in de versmalling van de Redenburgsingel door de aanleg van een voetgangersoversteekplaats gemakkelijker wordt.



Hulpdiensten

De maatregel heeft een positief effect voor hulpdiensten, omdat het verkeer op de hoofdstructuur vaker voorrang moet krijgen en deze voorrang duidelijker wordt aangegeven.

Openbaar vervoer

De maatregel heeft geen gevolgen voor het openbaar vervoer.

Algemeen belang

De maatregel heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid, door het verduidelijken en formaliseren van voorrangssituaties. Hiermee is de maatregel in het algemeen belang.

Afweging

De maatregelen zijn in het belang van omwonenden, doorgaand en langzaam verkeer en dus in het algemeen belang. Deze belangen wegen zwaarder dan de belangen van het overige verkeer en parkeerders, die vaker voorrang moeten verlenen of een verplichte rijrichting moeten volgen. Het schaden van de belangen is beperkt, aangezien er ook een duidelijker en verkeersveiliger verkeerssituatie tegenover staat.

Voorbereiding en overleg

Op 25 november 2014 zijn bovengenoemde knelpunten door de wijkraad ingebracht bij een overleg met de gemeente. De genoemde knelpunten sluiten aan bij meldingen van bewoners. De wijkraad heeft positief gereageerd op de voorgenomen maatregelen en koppelt dit terug aan haar achterban.

Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral in complexe en omstreden situaties, een voorbereidingsprocedure te volgen.

Bovengenoemde maatregelen zijn aangevraagd door de wijkraad Toolenburg n.a.v. door hun ontvangen klachten en vragen. De noodzaak van aanvullende maatregelen blijkt ook uit meldingen die bij de gemeente zijn binnengekomen. De maatregelen moeten meer duidelijkheid en uniformiteit geven en volgen het huidige officieuze verkeersgedrag. De terugkoppeling van de geplande maatregelen aan de melders, heeft geen negatieve reacties opgeleverd.

Uit het aantal meldingen en reacties online, blijkt dat snelle uitvoering van de aanvullende maatregelen noodzakelijk is om verwarrende situaties te voorkomen. Voor de spoedige uitvoering van de gevraagde maatregelen lijkt er geen noodzaak een uitgebreide voorbereidingsprocedure te volgen.

Overleg met de korpschef van de Nationale Politie heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 20 januari 2015 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De leden van de Werkgroep gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Publicatie

Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant.

Besluiten:

1. Het regelen van de voorrang op de kruisingen van Markenburg in Hoofddorp op de zijwegen die toegang geven tot de parkeerterreinen door het plaatsen van borden conform model B6 uit bijlage 1 van het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 en het aanbrengen van haaientanden conform artikel 80 RVV 1990 op de zijwegen die toegang bieden tot de parkeerterreinen naast nr. 117/tegenover Lunenburg 40, tegenover nr. 123, 125 en 143 (2x) en de laatste zijweg voor de kruising met de Reina Prinsen Geerlingsdreef/Lunenburgdreef.
2. Het regelen van de voorrang bij de versmalling op de Haya van Somerensingel door het plaatsen van borden conform model F5 en F6 uit bijlage I van het RVV 1990, zodat verkeer vanaf het zuiden/Maria Tesselschadelaan voorrang moet verlenen aan het verkeer vanaf het noorden/de busbaan.
3. Het regelen van de voorrang op de kruising Redenburgsingel/Manenburgdreef door het plaatsen van borden conform model B6 uit bijlage I van het RVV 1990 en haaientanden conform artikel 80 RVV 1990, zodanig dat verkeer op de Redenburgsingel voorrang heeft.
4. Het aanduiden van een voetgangersoversteekplaats op de Redenburgsingel in de versmalling bij de Manenburgdreef door het aanbrengen van markering zoals bedoeld in artikel 49 van het RVV 190, conform de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, en het plaatsen van borden conform model L2 uit bijlage I van het RVV 1990.



5. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de parkeerlus tussen Markenburg 145 en Lunenburgdreef, zodat verkeer vanaf het noorden erin en vanaf het zuiden eruit moet door het plaatsen van borden conform model C2 en C3 uit bijlage I van het RVV 1990;
6. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op 30 januari 2015.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de Teammanager Wegen, Water en Verkeer

M.Ardewijn

Terinzagelegging
Het besluit is in te zien op overheid.nl. Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes weken vanaf de publicatiedatum voor een ieder ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 13.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp.

Bezwaar
Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, binnen zes weken na publicatie van dit besluit een met redenen omkleed bezwaarschrift indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, het cluster Juridische Zaken van het team Ondersteuning, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Gelijktijdig met of na het indienen van een bezwaarschrift kan een verzoek om een voorlopige voorziening worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, p/a Arrondissementsrechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.